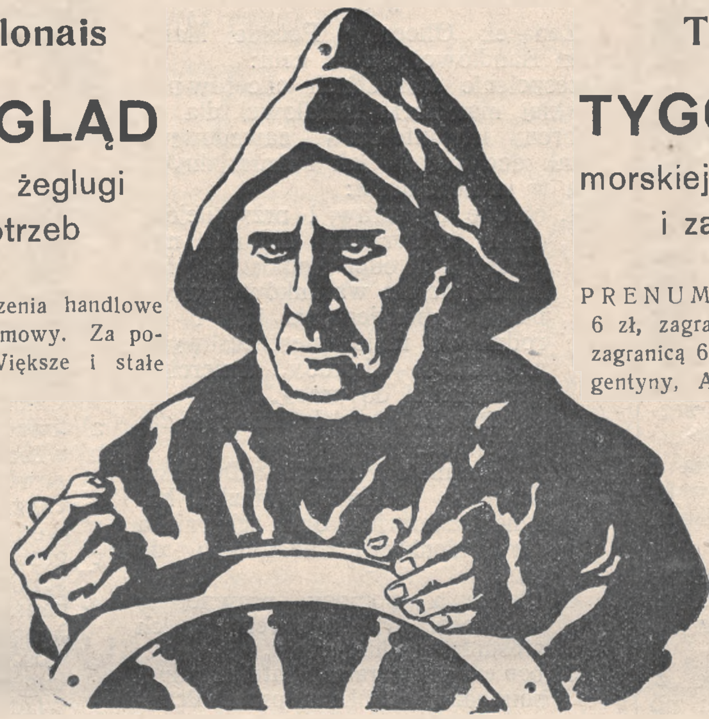
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ⁂. **Cena 30 gr.**

Nr. 4. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 30 stycznia 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 161

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — 1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr**, wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Pięć parowców towarowych „Żeglugi Polskiej".

(Dokończenie).

Urządzenia wewnętrzne.

Statki „Żeglugi Polskiej" są jednopokładowe. Pokład ciągnie się przez całą długość okrętu, będąc przerwany tylko w kotłowni i w hali maszyn, oraz w rufie, która zawiera pomieszczenia nieco obniżone w stosunku do płaszczyzny pokładu. Pod pokładem niema nigdzie pomieszczeń mieszkalnych: wszystkie one znajdują się nad pokładem. Również niema pomieszczeń dla załogi w naczółku, którego podpokładowa część zajmuje tank wodnobalastrowy czołowy, a nad nim magazyn i komora łańcuchowa; pod pokładem znajduje się magazyn górny, z którego się wchodzi do magazynu podpokładowego przez lukę, oraz przy burtach komory: dla lamp i dla farb. Na naczółku znajduje się kotwiczna winda parowa.

Nadbudówka środkowa.

Nadbudówka środkowa ma dwie kondygnacje ponad pomieszczeniami na pokładzie: kondygnację pokładu pomostowego i wyżej położoną kondygnację mostku.

Na pokładzie, pod pierwszą kondygnacją znajdują się dwie grupy pomieszczeń: przednia, przed kotłownią i tylna, po obu stronach wysokiej hali maszyn, której wysoka studnia wentylacyjna przechodzi przez wszystkie piętra pokładów aż do mostku górnego. W przedniej grupie środek zajmuje salon i kajuta urzędowa, prawą stronę kabina kapitana statku, lewą stronę kabina 1-go oficera i łazienka.

W tylnej grupie pomieszczeń prawą stronę zajmują kabiny starszego mechanika i 3-go mechanika, oraz łazienka, lewą zaś stronę magazyn prowiantowy (kambuz) i kabina 2-go mechanika.

Na pokładzie pomostowym w przedniej grupie znajdują się pośrodku: kabina radjotelegraficzna i pokój radjotelegrafisty, po bokach zaś kabina 2-go oficera i kabina stewarda. W tylnej grupie znajduje się po jednej stronie messa mechaników, po drugiej zaś szpital oraz kabina kucharza i chłopca okrętowego; pośrodku zaś, przed maszynami, kuchnia. Na mostku, składającym się z części przedniej, kapitańskiej i tylnej, spacerowej zabudowanie znajduje się tylko z przodu. Stojący tu zrąb sterowy składa się z dwu izb: izby służbowej i izby map. Przed zrębem sterowym, jak zwykle, na pokładzie znajduje się posterunek sterowy.

W rufie statku znajdują się pomieszczenia dla załogi: po jednej stronie kabina marynarzy na czterech, o dwu piętrowych łóżkach, ze stołem i szafkami, po drugiej także kabina czterech palaczy. Ku przodowi znajdują się umywalnie a po obu stronach kabiny: cieśli i bosmana (okrętowego), jedna na dwu, po drugiej pojedyńcza kabina smarowniczego.

Wzniesiony nieco pokład rufy zajmują: winda dla tylnych cum, zapasowe koło sterowe, osłona wejścia do po-

mieszczeń, nawiewniki wentylacyjne i pachoły solidnych wymiarów.

Stosunkowo do wielkości statku „Żeglugi Polskiej" pomieszczenia jego wewnętrzne odznaczają się wymiarami przewyższającemi dzisiejsze wysokie normy wymagań hygieny. Wysokość kajut wynosi w środkowej nadbudówce: w kajutach na pokładzie 2.30.m., na pomoście 2,80 m., w zrębie sterowym 2,75 m. W rufie wysokość pomieszczeń jest zmienna, lecz wszędzie wystarczająca.

Oto jeszcze wymiary poziome niektórych pomieszczeń. Kajuta kapitana 4,7 m. na 3 m., starszego oficera 3 m. na 2,20 m., 2-go mechanika 3,9 m., na 2 m., kuchnia 4,3 m. na 2 m., magazyn prowiantowy 5 m., na 3,9 m. Kabina radjotelegraficzna ma wymiary 3 m. × 1,5 m., pokój map i izba służbowa w zrębie sterowym po 2,2 na 2 m.

Pozostaje powiedzieć słów kilka a zapasie wody słodkiej, o systemie wentylacji i kontroli ładowni i o środkach ratowniczych statku.

Zapasy wody słodkiej skoncentrowane są w tankach za halą maszyn, pod maszyną sterową i mieszczą 5 ton wody.

Wentylacja ładowni składa się z dwu wentylatorów umieszczonych po jednym w tylnym i przekątnie przeciwległym przednim rogu każdej ładowni. Obracanie „ucha" wentylatora na wiatr, od wiatru, lub pod kątem doń pozwala przy pomocy pary wentylatorów wywołać przewiew żądanej siły i kierunku. Prócz otworów wentylacyjnych, na przednią i na tylną parę ładowni w miejscu drewnianych przegród, przy maszcie przednim i tylnym jest po jednej małej luce rodzaju prostokątnego włazu, przez który każdej chwili dostać się można do wnętrza ładowni o szczelnie zamkniętych lukach ładunkowych. Jest to niezbędne dla kontroli stanu ładunku podczas podróży, kiedy otwarcie luki ładunkowej nie zawsze jest możliwe.

Środki ratunkowe statku składają się z dwu łodzi, długości 6,7 m. i szerokości 2,3 m. zajmujących stałe miejsca na mostku spacerowym pod obrotowemi żórawikami. Tamże, pod parą mniejszych żórawników, znajduje się czólno pomocnicze, o ściętej rufie, długości 5 m. a szerokości 1,80 m., używane zazwyczaj na przygodnych stanowiskach kotwicznych dla komunikacji z brzegiem.

J. Klejnot - Turski.

Statut
Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

I. Nazwa i siedziba Związku.

§ 1.

Związek utworzony na mocy niniejszego statutu nosi nazwę Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

§ 2.

Siedziba Związku jest Gdynia.

II. Cele Związku.

§ 3.

Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej ma na celu:

a) zespolenie wszystkich oficerów polskiej marynarki handlowej dla obrony ich interesów zawodowych tak duchowych, jak i materjalnych, a w szczególności:
   1. obronę ich praw i przywilejów, celem stworzenia dla nich najlepszych i odpowiadających ich kwalifikacjom warunków pracy i płacy, zabezpieczenia ich i ich rodzin w razie nieszczęśliwych wypadków, choroby, śmierci i niezdolności do pracy.
   2. stworzenie dla nich funduszu zapomogowego.
   3. utworzenie dla członków Związku, w miarę środków Związku, kasyna, sanatorjum oraz schroniska dla członków niezdatnych do pracy.
   4. udzielenia pomocy prawnej w sprawach wynikających z ich stosunków służebnych.
   5. popieranie pracy intelektualnej pomiędzy członkami przez odczyty, kursy, wydawanie pism i podręczników fachowych.

b) dążenie do rozwoju ojczystej marynarki handlowej i utrzymanie jej na najwyższym poziomie, oraz nawiązanie w tym celu stosunków z podobnemi do niniejszego Związku zagranicznemi organizacjami zawodowemi.

III. Charakter Związku.

§ 4.

Związek jest osobą prawną i posiada własną pieczęć: ma charakter ściśle zawodowy i bezpartyjny. Może nabywać i zbywać majątki nieruchome i ruchome przez kupno, darowizny lub zapisy, tworzyć kapitały, zawierać umowy i akta hipoteczne, przyjmować zobowiązania i występować w sądach. Związek winien być zarejestrowany. —

IV. Członkowie.

§ 5.

Członkiem Związku może zostać każdy oficer polskiej marynarki handlowej, posiadający polski dyplom nawigacyjny lub techniczny, wprowadzony przez dwóch członków Związku. Decyzję o przyjęciu w poczet członków wydaje Zarząd Związku po należytem zbadaniu moralnych kwalifikacyj osoby, ubiegającej się o przyjęcie. W wypadku odmowy przyjęcia Zarząd nie jest zobowiązany podawać motywów odmowy.

§ 6.

Członek ma prawo:

a) korzystania ze wszystkich uprawnień, pomocy i urządzeń Związku, oraz otrzymania od Zarządu legitymacji członkowskiej,
b) brania udziału w walnych zebraniach Związku z prawem głosu oraz czynnego i biernego wyboru do władz Związku.

Członek ma obowiązek:

a) trwać wiernie przy Ojczyźnie;
b) wzbudzać w członkach poczucie odpowiedzialności, jaka względem Ojczyzny i państwa szczególnie na zawód marynarski i oficerski spada;
c) pracować jaknajowocniej i jaknajsumienniej w swoim zawodzie;
d) pamiętać, że godność stanu wymaga honorowego zachowania się,
e) stosować się ściśle do statutu regulaminów Związku oraz uchwał jego władz,
f) wpłacać wpisowe 10 zł i składkę miesięczną 3 zł, oraz jednorazowe składki nadzwyczajne, ustalone przez Walne Zebranie w miarę potrzeby.

§ 7.

Członek przestaje należeć do Związku:

a) z powodu dobrowolnego wystąpienia ze Związku;
b) z powodu wstąpienia do innego zawodowego związku marynarskiego, bez zgody Zarządu Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.
c) wykluczenia przez Walne Zebranie,
d) utraty dyplomu.
d) utraty dyplomu.

V. Władze Związku.

§ 8.

Władzami Związku są:

1. Walne Zebranie,
2. Zarząd Związku,
3. Komisja Rewizyjna.

(Dokończenie nastąpi).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

O stanie lodu na Bałtyku. Na polskich wodach terytorjalnych i przy gdańskim brzegu morze wolne od lodu. Tczew (Wisła Morska) miejscami drobna kra, żegluga bez przeszkód. Na Zalewie Wiślanym (Prusy Wschodnie) z wyjątkiem Królewca żegluga zamknięta. Na kanale morskim królewieckim mocny lód, żegluga tylko przy pomocy łamaczy lodu. Kłajpeda, lekki lód, dla żaglowców żegluga utrudniona. Na niemieckiem Pomorzu morze wolne od lodu.

Gdynia.

Skutki mgły na wybrzeżu. Po południu 25-go panowała tu silna mgła co nie przeszkodziło jednak wyprowadzić z portu parowiec szwecki Fryken i wprowadzić na jego miejsce szw. parowiec Magnar. Na wybrzeżu natomiast wieczorem tegoż dnia w gęstej mgle osiadły na mieliźnie przy końcu półwyspu helskiego dwa kutry rybackie. Nazajutrz holownik Castor, wobec zbyt silnej fali, jako statek rzecznego typu

musiał zawrócić z drogi. Holownik Ursus nie mógł brać udziału w ściąganiu z mielizny z powodu zbyt znacznego swego zagłębienia. Ratownictwo objęły holowniki marynarki wojennej.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. Rekord przeładunku węgla. W tygodniu 19—26 I. zawinęło do portu 10 statków morskich (wszystkie parowce) o łączn. ładowności 6 606 ton rej. netto, w tej liczbie 5 szweckich, 3 niemieckie, 1 duński, 1 norweski, wszystkie próżne. Opuściło port w tygodniu 7 statków morskich (wszystkie parowce) o łącznej ładowności 5 746 t. r. n., w tej liczbie 3 szweckie, 2 duńskie, 2 niemieckie. Statki te wywiozły prawie 15 000 ton (14 914 t.) węgla, co jest w dotychczasowym ruchu Gdyni rekordem. W ostatnich dniach ładowano dziennie 2300 do 2 800 ton węgla, mimo nawet, że jeden z dźwigów mostowych nie zawsze był czynny. Cztery statki zajmują obecnie miejsce przy nabrzeżach przeładunkowych.

Gdańsk.

Ruch statków polskich. 24-go stycznia przybył do Gdańska z portu szweckiego Gefle parowiec Żeglugi Polskiej „Katowice".

Ruch statków „Żeglugi Polskiej". Parowiec Poznań oczekiwany w Królewcu z ładunkiem westfalskiego węgla z Rotterdamu. — Parowiec Katowice ładuje w Gdańsku drzewo do Preston (Anglja).

Nasz cukier odszedł do Indyj Wschodnich, żelazo i cement do Brazylji, węgiel na Murman. 26-go stycznia odszedł z Gdańska do Karachi ze znacznym ładunkiem polskiego cukru angielski parowiec Elsistone (7 000 ton nośności). Tegoż dnia odszedł z Gdańska do Rio de Janeiro i Santos z częściowym ładunkiem polskim fiński parowiec Borre VIII (przeszło 7 000 ton nośności). Polskim ładunkiem na tym parowcu jest żelazo i cement. Poprzednie parowce tej linji (fińsko-amerykańskiej) już ładowały w Gdyni, parowiec zaś Borre VIII dla przepełnienia Gdyni wyjątkowo ładował w Gdańsku. 27-go duński parowiec Laura Maersk odszedł do Murmańska z ładunkiem 2 300 ton polskiego węgla.

Tczew.

Tczew ładuje bez przeszkód na statki morskie Mimo dość silnej kry dni ostatnich ładowano tu węgiel na lichtugi morskie D. W. 701 i „Benek". Od 22 b. m. przy zachodnim wietrze, brzeg tczewski zupełnie wolny od kry. Przybyły tu 23 b. m. lichtugi morskie „Edek" i „Stefek", które po powrocie z Finlandji znajdowały się w Gdańsku. Mimo bezrobocia t-wo Wisła - Bałtyk znajduje obecnie trudności przy najmie robotników do ładowania w porcie, gdyż zgłaszający się do przejściowej pracy ładowania tracą prawo na stały zasiłek dla bezrobotnych.

Sprostowanie.

W numerze czasopisma „Żeglarz Polski" z 21. 11. 1926 zamieszczono artykuł p. t. „Głębokości na Wiśle Morskiej", który pomiędzy innemi zawierał zdanie następujące:

„W chwili obecnej na przemiałach pomiędzy Tczewem a granicą (Czatkowy-Boręty) jest 4 metry wody. Jak na wodostan 2.76 na wodowskazie tczewskim to jest za mało, gdyż przed pracą pogłębiania przy wodostanach 2.50 było nieraz więcej wody".

W związku z tem wyjaśnia się jak następuje:

Na polskim odcinku Wisły poniżej Tczewa wykonano w r. 1926 prace pogłębiarskie jedynie na przemiale w km. 195,0 pod Czatkowem. Według dokonywanych periodycznych przez Zarząd dróg wodnych Tczew pomiarów głębokości wody w nurcie Wisły najmniejsze głębokości wody na tym przemiale wynosiły:

W dniu 30. 10. 1926 przy stanie wody + 166 na wodowskazie Tczew 5,0 m, a w dniu 27. 11. 1926 przy stanie wody + 217 na wodowskazie Tczew 4,8 m, co po zredukowaniu tych faktycznie pomierzonych głębokości do stanu wody + 276 na wodowskazie Tczew odpowiada głębokościom: W dniu 30. 10. 1926 przy stanie wody + 276 na wodowskazie Tczew 6,1 m, a w dniu 27. 11. 1926 przy stanie wody + 276 na wodowskazie Tczew 5,4 m.

Zauważa się, że w okresie od 30. 10. do 27. 10. 1926 nie dokonywano periodycznych pomiarów głębokości wody w nurcie Wisły, a to z powodu wysokiego stanu wody.

Przypuszczając, że zamulanie wybagrowanej w dnie Wisły rynny następowało w okresie od 30. 10. do 27. 11. 1926 równomiernie, dochodzi się do wniosku, że w dniu 19. 11. 1926, w którym stan wody na Wiśle wynosił na wodowskazie Tczew właśnie + 276 i który widocznie wspomniany artykuł, ogłoszony dnia 21. 11. 1926, miał na myśli, głębokość wody na wspomnianym przemiale wynosiła około 5,6 m.

Na podstawie wspomnianych pomiarów głębokości w dniach 30. 10. 1926 i 27. 11. 1926 i na podstawie analogicznego jak wyżej przypuszczenia co do przebiegu zamulenia dochodzi się do wniosku, że głębokości wody w dniu 19. 11. 1926 wynosiły:

na przemiale w km 193,6 Wisły około 5,9 m,
na przemiale w km 191,9 Wisły około 5,6 m,
na przemiale w km. 191,2 Wisły około 5,3 m.

Roboty pogłębiarskie na przemiale w km 195,0 rozpoczęto w r. 1926 w sierpniu. W dniu 29. 7. 1926 głębokość na tym przemiale przy stanie wody + 0,82 na wodowskazie Tczew wynosiła 2,8 m, co po odpowiednim zredukowaniu odpowiada głębokości 4.50 m przy stanie wody + 250 na wodowskazie Tczew.

Nieprawda zatem jest, jakoby w chwili ogłoszenia wspomnianego na wstępie artykułu głębokość wody na przemiałach pomiędzy Tczewem a granica polsko-gdańska wynosiła przy stanie wody 276 na wodowskazie Tczew około 4 m, natomiast prawdą jest, że w tym czasie przy wspomnianym stanie wody (+ 276 na wodowskazie Tczew) głębokości wody wynosiły: na przemiale w km 195,0 Wisły, gdzie przeprowadzono w r. 1926 roboty pogłębiarskie, około **5,6 m,** a na pozostałych głębszych przemiałach w km 193,6, w km 191,9 i w km 191,2, na których w r. 1926 robót pogłębiarskich nie przeprowadzono, około 5,6, względnie około 5,3 m.

Nieprawda dalej jest, jakoby przed rozpoczęciem prac pogłębiarskich przy stanie wody + 250 było więcej wody aniżeli w dniu 19. 11. 1926, kiedy roboty pogłębiarskie zostały już od dłuższego czasu ukończone natomiast prawdą jest, że głębokość wody na przemiale w km 185,0 Wisły wynosiła przed rozpoczęciem prac pogłębiarskich tj. z końcem lipca względnie z początkiem sier-

pnia 1926 przy stanie wody + 250 na wodowskazie Tczew około 4,50 m. czyli **około 1,10 m. mniej** aniżeli w dniu 19. 11. 1926 przy stanie wody + 276 na wodowskazie Tczew po ukończeniu prac pogłębiarskich.

Wydział dolnej Wisły Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych w Toruniu.

Odpowiedź. Niedokładność informacji naszej z dn. 21. 11. 1926 powstała w sposób bardzo prosty i nas w zupełności usprawiedliwiający:

19-go listopada widzieliśmy stany wody na przemiałach poniżej Tczewa na tablicy w klatce schodowej miejscowego zarządu dróg wodnych, a wiedząc że pomiary odbywają się co 2 tygodnie, liczyliśmy że dane są nie z 30. 10., lecz z połowy listopada. Zapamiętaliśmy wysokości wody na przemiałach jako świeże przy wodostanie około 2.76,— odnosiły się jednak do starego pomiaru przy 1.66, **czyli o 1.10 m. niższego.** Stąd nieporozumienie.

Zachodzi pytanie: kto jest temu winien, że redakcja „Żeglarza Polskiego“ czerpać musi dane z tablicy wywieszonej na przejściu w przewiewnej klatce schodowej, nie zawsze dobrze oświetlonej, gdzie nie może być mowy o prawidłowem spisaniu danych wraz z datą pomiarów. Na prośby niejednokrotne o dane dotyczące stanów wody na przemiałach polskiego odcinka i odcinka Rady Portu otrzymaliśmy w miejscowym zarządzie dróg wodnych bądź dane oderwane, bez wskazania miejsca, bądź też odmowę. Zwróciliśmy się wreszcie z prośbą o dane pomiarowe stanów wody na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa za ostatnie miesiące do Wydziału dolnej Wisły W. D. D. W. w Toruniu, odpowiedzi jednak nie otrzymaliśmy, chociaż odpowiedź w innej sprawie jednocześnie skierowanej otrzymaliśmy. Stąd pozostaje wnioskować iż Tczew, ogłoszony urzędowo jeszcze w marcu 1926 r. jako port morski i już wówczas dostępny dla statków morskich obcych (niemieckich) nie posiada dostępnych dla wszystkich danych, dotyczących dojazdu.

Wracając krótko do treści sprostowania zaznaczyć musimy, że zasadniczo skierowane ono jest nie przeciwko naszemu twierdzeniu, lecz przeciwko twierdzeniu, że na przemiale km. 913 głębokości znacznie się pogorszyły po zakończeniu bagrowania. Interesuje nas w pierwszym rzędzie dojazd morski Tczewa jako taki, a nie pojedyńczy przemiał, który już od kilku miesięcy nie normuje głębokości na odcinku Tczew - ujście Wisły, gdyż rolę tę spełnia przemiał kilometru 909.2, mający o całe 80 cm. mniej wody. Niemniej przemiał km. 913 zamulił się w listopadzie, w ciągu 28 dni, jak to uznaje powyższe sprostowanie, o całe 70 cm. Jeśli później, przy niższych wodostanach, okazało się, że wysokości wody na przemiałach się poprawiły, to dotyczy to w równej mierze przebagrowanego i nieprzebagrowanych przemiałów i jest zjawiskiem właściwem niskim wodostanom na Wiśle.

W dniu 30 grudnia przy wodostanie + 12, według dokładnych obliczeń ekstrapolacyjnych z pomiaru 3 stycznia było na przemiałach poniżej Tczewa tylko 2.92 m. wody, co jeszcze okazało się nieco więcej, aniżeli przypuszczaliśmy, a co istotnie zachodziło nie na przemiale pogłębianym, który, jak zaznaczyliśmy, głębokości dojazdu nie normuje.

Sprostowanie broni wyłącznie sprawy pogłębionego przemiału km. 913, o którym w nr. z dnia 15 stycznia pisaliśmy:

„Pomyślne skutki pogłębiania Wisły poniżej Tczewa. Przy ostatnich pomiarach w dojeździe Wisły Morskiej poniżej Tczewa, które uskuteczniono w pierwszych dniach stycznia, wyjaśniło się, iż przebagrowane miejsce pod Czatkowami znakomicie się trzyma, tak że jedyną przeszkodę na polskim odcinku stanowią przemiały wyżej położone bliżej miasta, których jeszcze nie ruszano, a które początkowo miały więcej wody niż mielizna gliniasta pod Czatkowami.“

Nie zmienia to jednak tej niezbitej prawdy, że w dniu 30 grudnia 1926 r. i sąsiednich żegluga z Tczewa statków morskich załadowanych, **nie byłaby możliwa.** Faktycznie statków morskich w tym dniu w Tczewie nie było. Niskie

wodostany w ostrzejsze zimy nie są rzadkością, wobec czego należy przewidywać konieczność dalszego pogłębiania również i w zimie, w dojeździe Tczewa.

Wszystkie notatki „Żeglarza Polskiego" o głębokościach na Wiśle Morskiej mają na względzie interesy żeglugi morskiej. Stąd rozpatrujemy głębokość w dojeździe, a nie głębokości pojedyńczego przemiału. Przemiał km. 913 nie wyróżniał się specjalnie od r. 1920 płytkością w stosunku do bliżej Tczewa położonych. Jako gliniasty posłużył racjonalnie do eksperymentu pogłębiania. Lecz przeszkoda dla żeglugi są piaszczyste przemiały, bliżej miasta położone, — które pozostały nietknięte, a których pogłębianie zapewne będzie wymagało zupełnie innej taktyki i wywoła konieczność częstszych prac pogłębiarskich.

Dopóki nietknięte są piaszczyste przemiały poniżej Tczewa dziś normujące głębokość, trudno mówić o znacznem polepszeniu warunków dojazdu do samego Tczewa.

Przydajemy ogromne znaczenie bagrowaniu na Wiśle Morskiej. Zaznaczamy to tembardziej, że sprostowanie Wydziału dolnej Wisły nadeszło do nas na rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych. Przypominamy, iż w związku z projektowanem pogłębianiem w maju r. ub. odwiedziło naszą redakcję dwu urzędników wyższych Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych. Na zapytanie czy redakcja ma jakieś potrzeby lub życzenia dotyczące szlaku wodnego odrzekliśmy iż prosimy o stałe informacje w sprawie głębokości żeglownej. Niniejsza odpowiedź niech stwierdzi jak chińskim murem byliśmy i jesteśmy dotąd oddzieleni od danych dotyczących głębokości Wisły poniżej Tczewa. Zimowe pomiary nie są nawet wywieszone na tablicy i według opinji miejscowego zarządu dróg wodnych są „tajemnicą urzędową" niedostępną „każdej redakcji". Dlaczego więc dane te są dostępne kapitanom lichtug niemieckich D. W. 701 i Walter?

Sygnały czasu świetlne i dźwiękowe

A. Na Bałtyku (z Kategatem).

Gdańsk, spadająca kula średn. 1,5 metra na latarni morskiej wewnętrznej w Nowymporcie. O 12-ej i 13-ej godz. Na 10 min. przed sygnałem podniesienie do połowy, na 3 min, przed sygnałem podniesienie całkowite. Pomiędzy 9-ą a 10-ą można telefonem nr. 274 przeprowadzać telefoniczne porównania zegarów.

Niemcy. Szczecin, Świnoujście, Kilonja, Wik (na zach. stronie portu Kilonji). Wszędzie kula spadająca, prócz Kilonji, gdzie sygnały telefoniczne.

Łotwa. Ryga, na domu marynarza, lewy brzeg Dźwiny, o godz. 13 wsch. europ. czasu. Lipawa, na maszcie gmachu telegrafu morskiego w b. wojennym porcie. Godz. 12 wsch. europ. czasu.

Estonja. Tallinn (Rewel). Stacja meteorologiczna. Zegar wahadłowy.

Szwecja. Karlskrona. Maszt na stoczni wojennej. Godz. 13 środkowoeur. czasu. Sztokholm. Wieża nowej szkoły nawigacyjnej przy Stigbergsgatan. Godz. 13 śr. eur. czasu. Malmöe. Na nabrzeżu parowców. Godz. 13 śr. eur. czasu. Göteborg. Szkoła nawigacyjna. Godz. 13 śr. eur. czasu.

Danja. Kopenhaga. 1. Na silosie wolnego portu — kula spadająca. o godz. 13 śr. eur. czasu. Zegary wahadłowe: urząd portowy przy północnej komorze celnej i na zamku Christiansborg. Helsingör. Urząd pilotów na molo południowem. Kula spadająca o g. 13 śr. eur. czasu. Prócz tego w 20 portowych miastach Danji codziennie o g. 12 średniego czasu Greanwich w urzędach telegraficznych rozlega się, po uprzedzeniu kilkuminutowem (dzwonkiem), głośne uderzenie dzwonu.

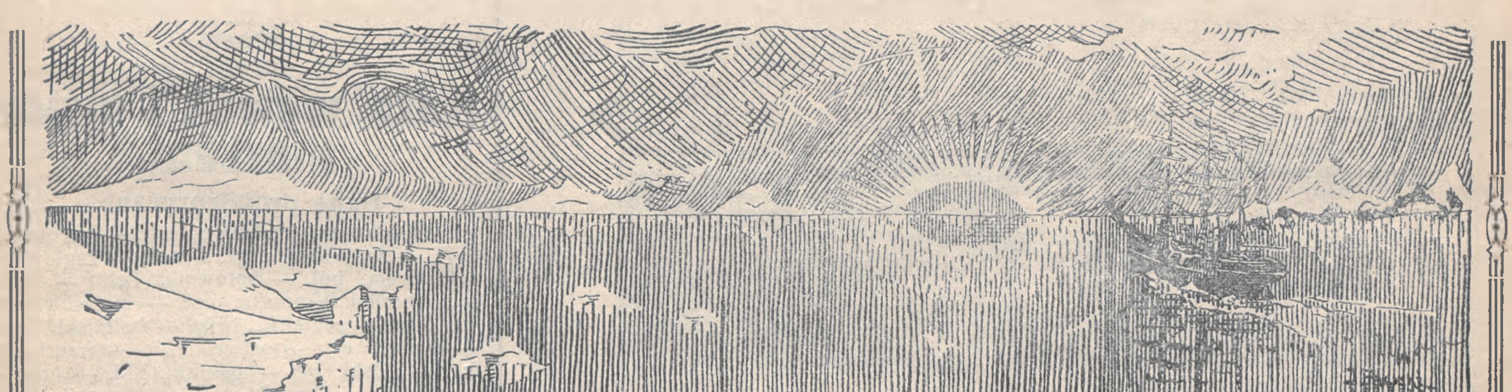
Związek Sowiecki. Leningrad (Piotrogród) strzał armatni z twierdzy petropawłowskiej g. 12 wsch. eur. czasu. Kronsztadt. Na gmachu morskiego telegrafu kula spadająca g. 12 wsch. eur. czasu. Na murze handlowego portu strzał armatni.

Finlandja Abo (Turku). Na szkole nawigacyjnej. Kula spadająca. O g. 12 wsch. europ. czsu. Helsingfors (Helsinki) na środkowej wieży obserwatorjum astron. Sygnał jak w Abo.

B. Na morzu Północnem (ze Skagerrakiem).

Niemcy. Hamburg. Kula spadająca, sygnały świetlne, telefoniczne sygnały W Bremie, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Wilhelmshaven kule spadające. W Emden również sygnały świtlne, w Wilhelmshafen telefoniczne.

(Z Almanachu „Żeglarza Polskiego")



Podróże morskie i sport wodny

„Iskra"

— nowy okręt szkolny

Marynarki Wojennej. Jego podróż z Anglji do Gdyni.

12-go stycznia 1927 r. przybył z Anglji do Gdyni żaglowo-motorowy statek „Iskra", zakupiony przez Dowództwo Floty dla celów ćwiczebnych. Okręt ten, zbudowany w r. 1917 na stoczni B-ci Mäller w Foxhol (Holandja), nosił przez kilka lat banderę holenderską, jako statek handlowy „Vlissingen". W r. 1921 został sprzedany do Anglji zmieniając nazwę na „St. Blanc", port macierzysty Glasgów.

Wymiary statku następujące: Długość 41.43 mtr; szerokość 7,84 mtr.; głębokość ładowni 3,68 mtr.

Tonaż brutto 348 R. T., netto — 247 R. T.

Rejestrowany w Germanischer Lloyd, klasa 100 A.

Motor pomocniczy 2 cylindrowy. t. zw. półdizel. Śruba dwuskrzydłowa, obrotów 260, szybkość 5 mil.

Kadłub stalowy, ładownia jedna, 3 luki ładunkowe. Do ładowania służy pokładowa winda motorowa.

Omasztowanie składa się z 3-ch masztów jednolitych (bez stengi) i bugsprytu. Przedni i tylny maszt drewniany z pitchpine (sosna amerykańska), środkowy-stalowy; gafy spuszczane; sztog-żagle ślizgają się przy zwrotach po specjalnych szynach szotowych,

przymocowanych do pokładu. Oprócz tego fokmaszt posiada bryfok-reję.

Ożaglowanie składa się z następujących żagli: (od dziobu) bom-kliwer, kliwer, sztag-żagiel, fok, grot i bezan, a także bryfok, podnoszony z pokładu.

Pomieszczenie dla oficerów w rufie, dla załogi w domku na pokładzie koło fok-masztu.

„Iskra“ po odpowiednich przeróbkach zacznie pełnić służbę okrętu szkolnego Marynarki Wojennej.

Dnia 25 grudnia roku zeszłego wyjechała na „Iskrę“ koleją do Anglji czasowa załoga dla przyprowadzenia statku do Polski w następującym składzie: p. Konstanty Matyjewicz-Maciejowicz, komendant statku szkolnego „Lwów“ — jako kapitan. p. Tadeusz Szczygielski, starszy oficer tego statku — jako oficer; oraz pięciu ludzi załogi z których 3-ch ze Lwowa i 2-ch uczniów III kursu wydz. naw. Szkoły Morskiej w Tczewie. Po przybyciu do Grangemouth (Szkocja), miejsca postoju „Iskry“, został włączony do składu załogi p. porucznik Laskowski. Po załatwieniu wszelkich formalności dnia 1-go stycznia 1927 r. została podniesiona na „Iskrze“ poraz pierwszy polska bandera handlowa i 2-go stycznia o g. 2 p. p. statek opuścił port Grangemouth udając się w podróż do Gdyni.

Morze Północne przebyto przy silnym wietrze zachodnim, dochodzącym do siły 10. Pogoda sztormowa, przy dużej fali i przechodzących zawiejach śnieżnych. Latarnię pływającą Skagen minięto 5-go stycznia o g. 9 wiecz.

W Kattegacie z początku wiał zacichający wiatr północno-zachodni, który potem zmienił swój kierunek na południowy o wzmagającej się sile do 8, przy silnych opadach śnieżnych, uniemożliwiając wpłyniecie do cieśniny Sundu. Z tego powodu dnia 7-go stycznia o godz. 10 zrana „Iskra“ zmuszona była stanąć na kotwicy od strony północnej wyspy Anholt w oczekiwaniu zmiany wiatru.9-go stycznia w południe wiatr zmienił nareszcie swój kierunek na południowo-zachodni, dając możność wyruszenia w dalszą drogę. Podniesiono kotwicę i tego samego dnia o g. 9 wiecz. minięto Helsingör.

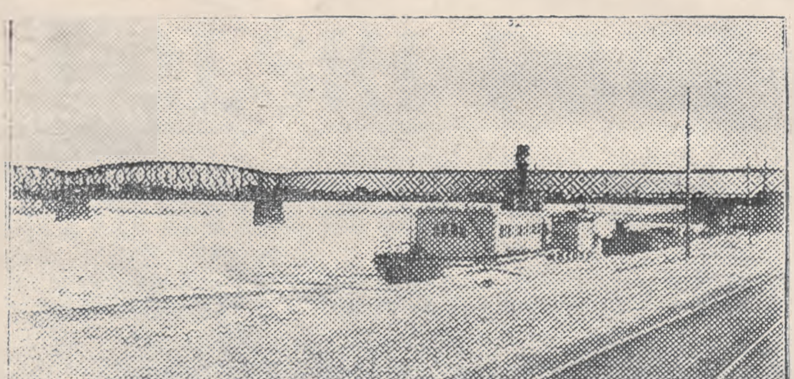
Sund przebyto w nocy przy wietrze zachodnim o sile do 5. 10-go stycznia o godz. 4 rano minięto latarnię pływającą Falsterboref, kierując się ku wyspie Bornholm.

Na Bałtyku przeważały nie bardzo silne wiatry północno-zachodnie i północne, czasami zacichające przy przejściowej mgle.

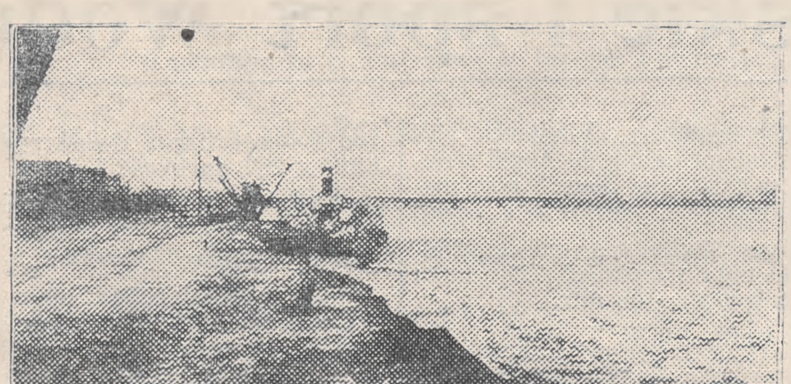
Wieczorem dnia 10-go stycznia minięto wyspę Bornholm i 11-go o p. 2 p. połud. ujrzano latarnię morską Rozywie. Tego samego dnia o g. 12-tej w nocy zarzucono kotwicę na redzie w Gdyni.

Podróż „Iskry“ z Grangemouth do Gdyni trwała 9 dni i 10 godzin, z których 2 dni i 3 godziny przypada na postój kotwiczny. Odległość 850 mil przebyto w 175 godzin z średnią szybkością prawie 4.9 mili na godzinę. Przytem żeglowano 96 g. wyłącznie pod żaglami, 69 g. pod żaglami i motorem i 10 godz. pod motorem.

T. S.



Na przystani warszawskiej zimą.



Pochód lodów na Wiśle pod Warszawą.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. W ubiegłym tygodniu zawinęło do portu 12 statków morskich, w tej liczbie 97 parowców, 1 motorowiec, 5 holowników, 7 lichtug morskich, 1 parowiec cysternowy, 1 żaglowiec z mot. Z tych statków 73 były próżne, 2 z pasażerami i towarem, 17 z mieszanym ładunkiem, 1 z ładunkiem częściowym drobnicy , 4 z rudą, 1 z rudą i drobnicą, 2 z żelastwem, 2 z fosfatem, 6 z saletrą, 1 z częśc. ład. melasy, 1 z spirytusem, 1 z olejem, 1 ze śledźmi. — Co do narodowości: 7 statków było polskich, 4 gdańskich, 16 duńskich, 36 szweckich, 35 niemieckich, 4 angielskie, 4 łotewskie, 3 francuskie, po jednym holenderskim, estońskim i belgijskim.

Opuściło w tygodniu port 97 statków, w tej liczbie 80 parowców, 1 motorowiec, 6 holowników, 9 lichtug morskich 1 żagl. z motorem. Ze statków tych było 7 próżnych, 3 z pasażerami i towarem, 17 z mieszanym ładunkiem, 34 z węglem, 1 z wapnem i drobnicą, 1 z solą potasową, 20 z drzewem, 3 z drzewem i drobnicą, 1 z drzewem i cementem, 2 z melasą, 3 z cukrem, 1 z olejem, 1 ze zbożem i drobnicą, 1 z jęczmieniem i owsem, 1 z żelazem. Co do narodowości było na wyjściu statków: polskich 4, gdańskich 3, duńskich 10, szweckich 23, niemieckich 44, angielskich 4, norweskich 4, łotewskich 3, francuskich 2.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(19—26 stycznia).

21 st.: duń. par. Mary 1 125 do Aarhus (D — S).

23 st.: duń. par. Holland 720 do Göteborga (P. A. M.), szw. par. Esbjörn 1 047 do Göteborga (P. A. M.).

24 st.: niem. par. Gertrud Schünemann 642 do Sztokholmu (Rhd).

25 st.: szw. par. Burgundia 847 do Göteborga (P. A. M.), szw. par. Fryken 820 do Sztokholmu (P. A. M.).

26 st.. niem. par. Imatra 545 do Kjöge (P. A. M.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 14 914 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(19—25 stycznia).

19 st.: niem. par. Asgard 1 448 do La Rochelle (B i S), szw. hol. Holger 14 z licht. Hallsta III 473 do Kalmaru (B i S), szw. par. Forsvik 698 do Halmstadu (Polsko-Skand.), niem. par. Elbing IV 185 do Halmstadu (Gw), duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi B i S).

20 st.: norw. par. Rudolf 542 do Oslo (B i S), niem. żagl. z mot. Eros 81 do Svaneke (Gw), szw. par. Ellen 948 do Göteborga (B i S).

21 st.: niem. par. Hilde 851 do Sönderborga (Art), duń. par. Wwe Th. Malling 1 135 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Horst Hamelmann 294 do Veyle (B i S), łot. par. Windau do Lipawy (Bg), szw. par. Askania 404 do Hamburga (Polsko-Skand), niem. par. Pomerania 168 do Tystedu (Gw), norw. par. Dampseks 1 027 do Göteborga (B i S), pol. hol. **Orkan** z licht. **Antek** 370 i **Alek** 361 do Norrköpingu (D — S), szw. par. Gudrun 485 do Malmö (B i S), szw. par. Felicia 687 do Oxelösundu (Bg), niem. par. Marianne 472 do Limhamnu (Bg).

23 st.: szw. par. Tyr 432 do Göteborga (Polsko-Skand.), łot. par. Abava 864 do Rygi (Bg), niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1 256 do Sztokholmu (Art.).

24 st.: szw. par. Amazone 378 do Helsingborga (B i S), szw. par. Bobbie 878 do Gefle (B i S), szw. par. Start 692 do Göteborga (Polsko-Skand.), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—C).

25 st.: gd. par. Balticum 364 do Kopenhagi (B i S), niem. par. Dione 657 do Oxelösundu (Bg), niem. par. Hugo Ferdinand 1 092 do Kopenhagi (B i S), niem. hol. Luise Schupp 6 z licht. Unterweser 19 835 do Odense (D—S), szw. par. Gusten 353 do Helsinborga (Art), szw. par. Casablanca 638 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Elsa 646 do Helsingborga (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 49 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(19—25 stycznia.)

19 st.: niem. par. W. C. Frohne 189 do Flensburga z drz. i tow. (Pwe), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Antwerpji z drz. i tow. (Rhd).

20 st.: niem. hol. Diomedes z licht. Rhein 646 i Fulda 645 do Ostendy (D—S), niem. par. Anni Ahrens 534 do Antwerpji (Bg), niem. par. Gudrun 863 do Antwerpji (B i S).

21 st.: niem. par. Glückauf 670 do Londynu (Bg), pol. par. **Toruń** 1 129 do Gandawy (D — S), norw. par. Patrick 303 do Aberdeen (Rhd), duń. par. Fanö 1 093 do Calais (B i S), szw. par. Sirius 467 do Westhartlepoolu (D — S), duń. mot. Johanna Margarete 337 do Kjöge (Balt. Fr. K.), niem. par. Falke 479 do Londynu (Nordd. Lloyd), niem. par. Gunther 884 do Gandawy (Mory).

22 st.: niem. par. Brake 336 do Hamburga z drz. i cem. (B i S), fr. par. Seine 813 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Elina 369 do Newcastle (Rhd).

23 st.: niem. par. Franz Fischer 349 do Hull (Rhd), niem. hol. Parnass z licht. Wulksfelde 619 i Neuenfelde 616 do Amsterdamu (D—S), niem. par. Ambria 756 do Limericku z drz. i tow. (B i S).

24 st.: duń. par. Sallingsund 938 do Manchesteru (Bg).

25 st.: szw. par. Hanna 271 do Westhartlepoolu (B i S), duń. par. Dan 1 267 do New Portu z drzewem D—S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 61 700 m ³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(19—25 stycznia).

20 st.: niem. par. Kapitan Kross 394 do Antwerpji z jęczmieniem i owsem (Wolff), niem. par. Sensal 390 do Rotterdamu ze zb. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 400 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(19—25 stycznia).

19 st.: łot. par. Laimons 198 do Lipawy (Rhd).

23 st.: niem. hol. Stier z lichtuga cysternowa V 659 do Antwerpji z melasa (Nordd. Lloyd).

24 st.: szw. mot. Gallus 223 do Malmö (B i S), szw. par. Fenja 444 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 000 ton cukru) melasy.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (19—26 stycznia).

19 st.: niem. par. Rhön 1 035 ze Sonzy z fosfatem (Warta).

20 st.: niem. par. Alsen 538 z Hamburga z saletrą (B i S).

21 st.: szw. par. Baltica 163 z Hamburga z saletrą (B i S).

22 st.: szw. żagl. z mot. Carina 276 z Kopenhagi z żelastwem (Bg), niem. par. Maggi 175 z Hamburga z saletrą (Pwe).

23 st.: pol. hol. **Sambor** z licht. **Bartek** 373 i **Bolek** 369 z Oxelösundu z rudą (D — S), szw. par. Blanche 210 z Nyköpingu z rudą i tow. (Thor Hals), niem. par. Tatti 354 z Hamburga z saletrą (Pwe).

24 st.: niem. par. Rudolf 421 z Hamburga z saletrą (Pwe), niem. par. Leonhard 420 z Hamburga z saletrą (B i S), szw. par. Göta 674 z Oskarshamnu z rudą (B i S), niem. par. Hildegard 770 z Gandawy z fosfatem (B i S), niem. par. Gotland z Tallinu z żelastwem (Wolff), niem. par. Venetia 507 z Koppersvikshamnu z rudą (Schenker).

Statki powyższe przywiozły łącznie 14 900 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie stycznia.

(W tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne. węgiel 101 151, sól 90, parafina 290, cement 3 185, oleje 1 621, soda 244.

Prod. roślinne: jęczmień 2 030, żyto 400, ow. strączkowe, cukier sur. 16 786, rafinada 1 601, wytłoki buraczane 350, drzewo 47 411, koniczyna 118, smoła drzewna 153, melasa 459, otręby 75.

Prod. zwierzęce: mięso 228, jaja 5, bydło żywe 28, skóry 61.

WWÓZ: Prod. mineralne: saletra chilijska 1 879, maszyny 28.

Prod. roślinne: pszenica 200, ryż 495, żywica i kalafonja 118, oleje 351, bawełna 43, garbnik kwebracho 56.

Prod. zwierzęce: smalec 275, śledzie sol. 2 751, mąka kostna 1 690, tłuszcze 160, skóry sol. 118, wełna sur. 41.

Wodostany Wisły.

Styczeń	21	22	23	24	25	26	27
Kraków	—140	—155	—166	—168	—172	—180	—190
Zawichost	229	201	190	184	177	169	160
Warszawa	280	275	260	236	222	211	199
Płock	193	195	198	191	175	164	193
Toruń	249	247	224	229	220	194	175
Fordon	264	236	229	232	230	210	188
Tczew	298	282	250	232	228	226	206
Ujście (Schiewenh.)	236	242	250	246	240	208	208



Administracja „Żeglarza Polskiego"
Tczew, ulica Hallera 17
wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 78,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,90 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.